

Winnen

Berghem, 26-8-2006

Verliezen is veel gemakkelijker dan winnen. Waarom wil iedereen dan toch winnen? Of tenminste bijna iedereen; er schijnen mensen te bestaan die winnen onbelangrijk vinden, maar daar ben ik er nog niet veel van tegengekomen in het racewereldje waar ik mijn hele leven al in rondloop. En het schijnen nog wel heel aardige lui te zijn.

Of ikzelf aardig ben, weet ik niet; ik weet wel dat ik wil winnen met alles wat ik doe. Dat is pas een beetje beter geworden toen ik vader werd; je eigen kind laten winnen kan best leuk zijn. Maar dat hoeft nu niet meer, want juffrouw Overmars is in een heleboel dingen al beter dan ik. Zal wel door de opvoeding komen.

Je kent vast en zeker de Olympische kreet 'meedoen is belangrijker dan winnen'. Het zal wel goed bedoeld zijn, maar ik vind het een onzin-gezegde. Natúúrlijk is meedoen belangrijker, want als je niet meedoet, kun je niet winnen. Mijn eigen Olympische gedachte luidt: 'Het maakt niet uit of je wint of verliest, totdat je verliest'.

Winnen is leuk, maar van verliezen leer je veel meer. Van winnen heb ik alleen maar geleerd dat champagne een slechte combinatie vormt met contactlenzen, maar als ik heb verloren, ga ik harder werken: uitdokteren wat er in een motor gebeurt en waaróm het gebeurt; bedenken wat je moet laten gebeuren om nog meer vermogen uit die motor te halen, en bedenken hóe je dat kunt laten gebeuren. Onzekerheid hoort er ook bij. Je moet alles zelf uitzoeken want je kunt lang niet alles geloven wat er wordt geschreven (behalve als ik het schrijf natuurlijk). In veel boeken staat bijvoorbeeld dat een hoge compressieverhouding gunstig is, maar als je mijn vorige columns hebt gelezen, weet je wel beter.

Toch lees ik alles wat ik te pakken kan krijgen. Niet om het zonder meer te geloven, maar om er over na te denken. Als twee boeken elkaar tegenspreken, moet je toch weer zelf uitzoeken wat de waarheid is. En als twee boeken hetzelfde beweren? Dan ook. De meeste boeken zijn het er bijvoorbeeld over eens dat het cartervolume zo klein mogelijk moet zijn, maar ik heb daar heel andere ideeën over...

Diameters

Niet dat ik het zelf altijd weet. Neem nou die tweetaktverhalen die ik vroeger schreef, en die in de loop der jaren door diverse mensen op het internet zijn gezet. Negentig procent van wat er in staat, klopt nog steeds, maar ik heb in de tussenliggende dertig jaar toch ook nog wel iets bijgeleerd. Vroeger schreef ik bijvoorbeeld hoe je de ideale vorm van een expansiepijp kunt benaderen met een heleboel conussen. Dat is nog steeds waar, maar ik heb ontdekt dat sommige andere dingen belangrijker zijn, dus over die ideale vorm maak ik me niet meer zo druk. Als ik nu een pijp bereken, krijgt-ie één conische voorbocht, één voorconus, een cilindrisch middenstuk en één eindconus.

Niet alleen de lengtes, maar ook de diameters zijn belangrijk, en hoe kleiner de diameter is, hoe nauwer het luistert. Bij de tailpijp kan een halve millimeter een heleboel verschil maken, en bij de begin- en einddiameter van de voorbocht ook, maar bij de maximumdiameter van een pijp is een millimetertje meer of minder niet zo kritisch.

Het berekenen van al die maten gaat eigenlijk niet meer zonder computer, maar ik zal eens kijken of ik een stel simpele richtlijnen kan opstellen. Als dat lukt, lees je ze hier wel een keer.

Spionage

Afkijken is ook een soort lezen. Het is weleens gebeurd dat ik tijdens 'n GP-training met mijn handen in mijn zakken langs de pits slenterde terwijl de rest van het team druk aan het werk was. "Heeft Overmars niks beters te doen?", vroeg de grote baas. "Laat 'm alsjeblieft lopen", antwoordde constructeur Jan Thiel. "Hij komt soms terug met heel bruikbare ideeën".

Je kunt ook veel plezier hebben van kennissen, bijvoorbeeld van racemonteurs met wie je hebt samengewerkt, en die later bij andere teams terecht zijn gekomen.

Een aantal jaren geleden was de Honda NSR-250 fabrieksracer aan het begin van het seizoen erreg snel. Dan wil je wel eens in zo'n cilinder kijken. Maar Honda is ook erreg streng: ze houden altijd precies in de gaten waar elk onderdeel is. Alleen bij de eerste twee GP's van het seizoen, in Australië en Maleisië, was de controle niet helemaal waterdicht omdat je daar niet met de normale teamtrucks werkt, maar met huurauto's en vliegtuigkragen.

Een Italiaanse monteur vloog na de GP van Australië 'wegens familieomstandigheden' even naar huis. Toen hij in Milaan landde, stonden wij al op hem te wachten, en toen het Hondateam vier dagen later in Maleisië de onderdelenvoorraad controleerde, zat die cilinder alweer in zijn doosje.

Fouten

In Italië is me weleens gevraagd: "Bent u nou een tweetaktexpert?". Ik vond zelf van wel, en als ik een Amerikaan was geweest, had ik gewoon 'Ja' geantwoord.

Maar Nederlanders hebben van hun moeder geleerd dat opscheppen niet netjes is. Daarom breide ik er maar een verhaaltje omheen: "Een expert is iemand die alle mogelijke fouten al een keer heeft gemaakt. En ja, dan schiet ik lekker op".

Ik zeg vaak: "Iedereen moet zijn eigen fouten maken". Dan leer je niet alleen wat de beste manier is om iets te doen, maar je leert ook waarom alle andere manieren minder goed zijn. Ervaring noemen we dat.

Maar een ander gezegde is: "Je moet leren van andermans fouten, want je leven is te kort om ze allemaal zelf te maken". Dat noemen we onderwijs.

Ik kan het niet laten om soms schoolmeester te spelen tegen de jongelui waar ik in de racerij contact mee heb en ik schijn nogal een eigen stijl te hebben, want vaak hoor ik ze naderhand tegen elkaar zeggen: "Dat is echt weer een Frits-opmerking". Zelf snap ik nauwelijks wat ze ermee bedoelen, want een mens is zich meestal niet bewust van zijn eigen eigenaardigheden, maar misschien herkennen jullie ze.

Hier is er nog eentje die je misschien wel eens hebt gehoord bij de technische keuring. Als iemand zegt: "Maar dat is altijd goed gegaan", dan is mijn reactie: "Ja, alles gaat altijd goed. Tot het fout gaat". Da's ook ervaring.

Voetpakking

Nu we het toch over fouten hebben: die Rotax-kartmotor waar ik in de column 'Compressie' over vertelde, daar heb ik veel van geleerd dankzij een fout van een monteur.

Om de rest van dit verhaal een beetje overzichtelijk te houden zal ik eerst even uitleggen hoe ik de poorten in een cilinder aangeef. De spoelpoorten aan weerskanten van de uitlaatpoort noem ik de A-poorten. Daarnaast, iets verder van de uitlaatpoort vandaan, zitten de B-poorten, enzovoort.

Onze Rotax had twee brede A-poorten, twee iets smallere B-poorten, en één C-poort recht tegenover de uitlaatpoort. Maar toen we na de eerste wedstrijd thuis de cilinder er af haalden, zagen we dat de voetpakking achterstevoren lag!

De B-kanalen en het C-kanaal hadden daar geen last van, maar bij de A-kanalen zat er een flink stuk pakking in de weg.

Wij blij! als deze motor met gedeeltelijk geblokkeerde A-kanalen al kon winnen, wat zou er dan gebeuren als alles goéd was gemonteerd...

Nou, weinig. Hij liep redelijk, maar lang niet zo goed als eerst. Maar ik was toch echt niet van plan om die pakking in het vervolg altijd verkeerd-om te leggen. Ik was dus gedwongen om te gaan nadenken.

Als er minder door de A-poorten ging, liep de motor beter. Het had dus kennelijk iets te maken met de richting van de spoeling in de cilinder, die minder sterk op de C-poort gericht moest zijn. Dat ze dat bij Rotax zelf nog niet gemerkt hadden... Betere monteurs waarschijnlijk. Maar geloof maar niet dat ik ónze monteur dankbaar was. Monteurs moeten geen fouten maken; dat kan ik zelf wel.

Maar wat nu? Als ik nou de A-poorten eens origineel liet en de B-poorten breder maakte? Dan zou ik meer flow krijgen én een betere spoelrichting. Proberen maar... Dat was nog niet zo eenvoudig, want de wand tussen de B-poorten en de koelwaterruimte was niet erg dik. Daarom werd er eerst een flinke laag devcon in de waterruimte gesmeerd, en toen kon ik aan het frezen. Daarna hadden we niet alleen het snelste kartblok van Nederland, maar van Europa. Europees kampioen dus? Nee, leuke band in de finale. Het leven is hard...

Frits Overmars